

LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE LA REESTRUCTURACION ECONOMICA. PARTICIPACION DEL ESTADO, DEL DISCURSO A LOS HECHOS: PUENTES ROSARIO-VICTORIA Y SANTO TOME-SÃO BORJA, DOS CASOS DE ESTA NUEVA ETAPA

Mariana Schweitzer
Investigador Asistente CEUR-CONICET

En el marco del proceso de reestructuración económica internacional y en función de la consolidación de los bloques económicos competitivos, se han establecido facilidades y restricciones comerciales, en relación al pasaje de mercaderías, que han planteado la necesidad de nuevas rutas para el transporte de cargas y que llevaron a la formulación de nuevas obras de infraestructura, inscriptas dentro de proyectos más generales de corredores internacionales de cargas.

Si bien los proyectos de integración física en el Cono Sur han venido desarrollándose desde el siglo pasado, las iniciativas que actualmente están en marcha difieren sustancialmente de las formuladas en épocas pasadas.

El presente trabajo se analiza las nuevas formas de gestión de estos proyectos, y especialmente el rol del Estado, a través de dos casos, uno finalizado, el Puente Santo Tomé-São Borja, y el otro, el Puente Rosario-Victoria, en construcción. En ambos casos, se han flexibilizado los mecanismos de gestión de manera de adaptarlos a los requerimientos de rentabilidad de los inversores privados, independientemente de las demandas regionales que dieron origen a los proyectos formulados.

Introducción

Con el proceso de reestructuración económica y el cambio tecnológico-productivo experimentado por las economías desarrolladas durante los años setenta, se han potenciado procesos de globalización o mundialización de la economía, regionalización de los mercados y multipolarización.

Los Estados se integran en asociaciones supranacionales, priorizando los aspectos económicos, en función de las necesidades impuestas por la misma reestructuración. Se plantea la necesidad de la supresión de barreras a la libre circulación del capital, de bienes y servicios, la facilitación del transporte de cargas de manera que el tiempo de circulación sea cada vez menor, la apertura comercial y la supresión de las fronteras. Así se han vinculado países con fuertes asimetrías en múltiples aspectos -entre otros los económicos y poblacionales-, aprovechando las ventajas de la complementariedad, la cercanía, las relaciones de subordinación y dependencia, etc..

Las grandes corporaciones multinacionales buscan mejorar su posicionamiento en los mercados mundiales, generando nuevas condiciones para el aprovechamiento de recursos de distinto tipo y en distintas localizaciones, como una manera de optimizar en una escala mundial los recursos necesarios para la producción, tendientes a la disminución de costos. Se apoyan en los avances en las telecomunicaciones y la informatización, en nuevas obras de infraestructura de transportes y en la liberalización del comercio internacional.

Las nuevas estrategias y estructuras territoriales, que se superponen a aquellas configuradas en épocas anteriores, responden al cambio del modelo de acumulación y al nuevo paradigma tecnológico-productivo.¹

En las experiencias anteriores, el eje central de la estrategia de crecimiento consistía en industrializarse para abastecer un mercado interno ampliado en su demanda efectiva a través de reformas estructurales, y con un Estado protagónico para guiar el proceso e impedir presiones no deseables de agentes económicos externos de gran poder negociador. El Estado Benefactor actuaba como organizador y constructor del paradigma productivo fordista, concentrando funciones productivas, generando infraestructuras, creando el marco normativo y adoptando políticas económicas que permitieron mecanismos redistributivos acordes con dicho modelo de acumulación.

Actualmente se trata de dejar actuar libremente a las fuerzas del mercado para ingresar al mercado mundial. El mercado interno aparece como un factor secundario. La necesidad de competir exitosamente a nivel internacional, impone reducción de costos internos, entre ellos el social y laboral, con el objetivo de elevar sustancialmente la competitividad, ponerse en capacidad para captar los profundos cambios derivados de la revolución tecnológica y abrir las fronteras a los flujos comerciales, financieros y de comunicaciones. Se requiere un espacio integrado orientado a cubrir las demandas de los mercados externos.

Se intenta llevar adelante un modelo de crecimiento para los países que se agrupan e integran, de manera de tener una presencia activa en el comercio internacional, incrementando condiciones de competitividad, en un mundo abierto, altamente intercomunicado y en el que rigen relaciones de mercado con baja interferencia estatal. Dentro de este proceso, el cambio en la naturaleza del Estado, es funcional para viabilizar y acompañar a estas transformaciones.

Con la consolidación de los bloques económicos competitivos, se establecen restricciones comerciales al pasaje de mercaderías, que hacen necesaria la búsqueda de nuevas rutas para las cargas. Estas limitaciones se superponen con las anteriores, fortaleciéndose algunas de las iniciativas de nuevas grandes obras de infraestructura de transporte que resulten de valor estratégico.

Estas obras son en su gran mayoría proyectos de transporte interoceánico, tanto vial como ferroviario, vinculados a la disponibilidad de infraestructura portuaria de los países de la región

En la actualidad existen proyectos de corredores internacionales de carga desde la Patagonia hasta la Amazonia. En mayor cantidad los corredores transversales, de vinculación Atlántico-Pacífico, dentro de la estrategia de vinculación interoceánica, y en menor cuantía los corredores longitudinales, en relación con territorios costeros.

Los proyectos en marcha

Los actuales proyectos, que pueden denominarse "**Proyectos de la Reconversión Económica**", responden a una lógica diferente a la que se puede observar en los "**Grandes Proyectos de Infraestructura**" de los años 60 y 70.

Los **Grandes Proyectos de Infraestructura**, sólo se han concretado a partir de la intervención y participación del Estado como inversor, promotor, constructor y operador. Participación que no sólo tiene que ver con la materialización del emprendimiento sino también con su justificación ideológica, con la construcción de la infraestructura regional que requiere el proyecto, y el hacerse cargo, de una manera u otra, de los conflictos sociales que derivan de los mismos.² Estos proyectos suelen contemplar procesos de largo plazo, por los cuales un actor económico, generalmente el Estado, realiza inversiones masivas en obras de infraestructura y/o en producción directa, con una fuerte concentración en algún punto del territorio.³ Son decisiones consideradas estratégicas para el desarrollo regional.

Los proyectos **"de la reconversión económica"** cuentan con la participación activa de los Estados Nacionales y Provinciales, y en menor medida locales. A diferencia de los proyectos encarados en épocas anteriores, se verifica una menor intervención estatal en la construcción, y la asunción, por parte del Estado, de un rol articulador de actores y facilitador de la concreción de los proyectos.

El Estado, al mismo tiempo que retrocede, tiene un rol fundamental al crear las condiciones para la concreción de los proyectos articulándose con actores privados regionales, nacionales y muchas veces externos a la región. Las políticas del Estado están orientadas a la concreción de grandes obras de infraestructura ante las exigencias que plantean las nuevas formas de comercialización, que lleva a configurar un modelo situado más allá de los intereses nacionales y obedece a una tendencia orientada por las necesidades de la economía globalizada. Esto contribuiría a profundizar los efectos negativos de las políticas neoliberales sobre los territorios que buscan reunir condiciones para la localización de actividades, con cada vez más altos niveles de fragmentación territorial y exclusión social.

Las nuevas funciones del Estado son reguladoras, dejando en manos de empresas privadas concesionarias la recuperación de la inversiones realizadas. Esto no implica que el Estado no efectúe gastos, ya que por un lado financia los estudios previos y por otro nunca queda claro las responsabilidades de los efectos negativos de la construcción de los proyectos. Incluso, en varios proyectos que han avanzado en los últimos años, el Estado participa en porcentajes considerables de la inversión requerida, sin quedar claro si el recupero que realiza la empresa privada también corre para el Estado.

Estos proyectos son parte de las estrategias más globales definidas en el marco del propio proceso de integración regional, impulsadas en algunos casos desde organismos internacionales. Cuentan, por lo tanto, con objetivos y plazos concretos, y recursos aportados por actores cada vez menos locales nacionales o incluso regionales. En algunos de estos casos son parte de políticas definidas a escala continental y con recursos de organismos internacionales. Gran parte de los emprendimientos formulados responden a intereses de grupos económicos que pretenden la concreción de la infraestructura requerida por el nuevo modelo, que busca la integración operativa entre los medios de transporte, y conduce a una jerarquización de vías y centros, generando corredores de exportación con mejoras en la eficiencia de los flujos de transporte internacional de carga.

Dos casos actuales

Se presentan a continuación dos casos de proyectos, uno finalizado y otro actualmente en construcción, que permiten analizar las características de los emprendimientos que se concretan en la etapa actual: el Puente Santo Tomé - São Borja y el Puente Rosario - Victoria.

Puente Santo Tomé-São Borja

El Puente Santo Tomé-São Borja, entre la Provincia de Corrientes y el Estado brasileño de Río Grande do Sul, flanquea la barrera del río Uruguay.

Objetivos:

Se propone como "centro de conexión del Cono Sur"⁴, integrando el eje bioceánico que conecta puertos chilenos de Iquique y Antofagasta con el puerto de Río Grande y São Paulo en Brasil ⁵. Posibilita el acceso del sector Norte y Noroeste Argentino, de Bolivia y de Paraguay a los puertos atlánticos y a Brasil el acceso al Pacífico por los puertos de chilenos. Acorta en 600 km. la ruta entre Brasil y Chile.

Se plantea objetivos de integración agropecuaria, comercial e industrial de las áreas regionales de influencia de dichas ciudades.

El Puente de Santo Tomé-São Borja ha sido propuesto como complementario al de Paso de los Libres-Uruguaiana, permitiendo descongestionar y agilizar las operaciones y reducir los costos de transporte **6**, que se vieron perjudicados por la saturación por el alto flujo de transporte **7**.

Características de las obras:

Las obras consisten en un puente carretero con extensión aproximada de 1.400 metros con dos carriles de tránsito, los accesos a ambos lados del territorio de cada país hasta conectar con las rutas más próximas (Ruta Nacional Nº14 en Argentina, de 7.601 metros de longitud y BR 285 en Brasil, Av. de los Inmigrantes, de 6.444 metros de longitud) y las demás instalaciones para el funcionamiento de los controles fronterizos. Suma en total cerca de 15 kilómetros. Además se ha previsto un área reservada para un futuro eventual cruce ferroviario.

Este cruce tiene un centro de frontera unificado para ambos países, situado en la margen argentina. Esto ha permitido acortar el trámite aduanero hasta en un día.

En São Borja, en las proximidades del puente, está prevista la construcción de varios emprendimientos comerciales, de servicios, y un área de esparcimiento (restaurantes, hoteles, shopping, supermercado), en un "Complejo Comercial de Apoyo" en un área de 50 hectáreas.

Gestión del emprendimiento:

El puente internacional Santo Tomé-São Borja ha sido reivindicado por las comunidades locales varias décadas atrás. Desde 1945 se registran gestiones realizadas por pobladores de ambas localidades fronterizas solicitando la construcción del puente ante sus respectivos gobiernos nacionales. El primer llamado a licitación se realizó en 1987, el cual fracasó al igual que posteriores intentos de los años 1991 y 1993. En este año, Brasil propuso desdoblar la obra de forma tal que se construyera el nexo vial en una primera etapa y quedando el anexamiento de las vías del ferrocarril para un plazo de 5 años posterior a la finalización de la obra, de manera de disminuir la inversión inicial y optimizar los retornos empresarios. Junto a ello se consigue financiación del BID a través del FONPLATA. Luego de un nuevo fracaso del proceso licitatorio en 1994, en abril de 1995 se decide suspender el enlace ferroviario y los gobiernos asumen la construcción de los accesos. Finalmente, a fines de ese año se realiza una nueva licitación bajo el mecanismo de "data room", que permitió la adjudicación de la concesión para la construcción y explotación del puente por un término de 25 años, en agosto de 1996, al consorcio empresarial privado MERCOVIA SA. formado por las empresas Impregilo (Italia), IGLYS (Argentina) y Convap y Cigla (Brasil). La obra debía ser atribuida a un consorcio privado argentino-brasileño.

La Comisión Mixta Argentino Brasileña, COMAB, ha sido la encargada de construir el nuevo enlace físico sobre el río Uruguay.

En septiembre de 1996 se inaugura la construcción del Puente, y la culminación de la obra fue en diciembre de 1997.

En cuanto a los costos de inversión de las obras, el presupuesto oficial de las obras correspondientes al puente internacional había sido estimado en 31,450 millones de dólares con beneficios e impuestos **8**. Los gobiernos de Argentina y Brasil se habían comprometido a aportar un total de 16 millones de dólares, en partes iguales. Por consiguiente, las inversiones que el concesionario del puente debería afrontar 15,450 millones de dólares **9**. Finalmente, la inversión final requerida fue de 40 millones de dólares. Es una obra de financiación con inversión mixta sin aval de los estados y sin tránsito mínimo garantizado

La tarifa del peaje fue fijada en el proceso de licitación, ascendiendo a Us\$ 9,85 con características modulares.

Puente Victoria -Rosario

Este puente vial carretero se ubica en el valle del río Paraná entre las Ciudades de Rosario (Santa Fe) y Victoria (Entre Ríos).

Objetivos:

Se plantean como objetivos, internamente, conectar el centro-sur de la Mesopotamia con la región Central, e internacionalmente, solidificar el nexo este-oeste interoceánico vinculando Argentina, Brasil, Uruguay y Chile, integrando el corredor de integración central, vinculando Sao Paulo con Valparaíso y a la Hidrovía.

Asimismo se plantea como objetivo, potenciar el desarrollo interactivo de las economías regionales, caracterizadas por la producción agrícola, ganadera e industrial y el turismo recreativo.

Características de las obras:

Esta conexión vial comprende un puente principal con sus correspondientes v

iaductos de acceso sobre el curso principal del Río Paraná y un conjunto de terraplenes y puentes en la zona de islas que constituyen el vale de inundación del Río Paraná.

La longitud total de la obra es de 59,4km., correspondiendo a viaductos y puentes 12,1km., y a los terraplenes 47,3Km. La altura libre de navegación bajo puente está prevista en 50,30m, con un ancho libre de navegación bajo puente principal de 300m **10**.

Los viaductos de en la Provincia de Santa Fe se conectarías a la Av. Circunvalación de Rosario, empalmando con la Autopista Bs.As.- Rosario y otras rutas nacionales como la 11, 33 y 34, y en la Provincia de Entre Ríos, la cabecera estaría ubicada en una de las avenidas que conforman la circunvalación de la planta urbana.

Las obras se pensaron como multipropósito, con beneficios en turismo, de manera de hacer más rentable la obra.

Gestión del emprendimiento:

El Puente Rosario - Victoria tuvo aproximadamente 30 intentos de materialización con diferentes características. El primero data de 1947, cuando el proyecto era formulado como un canal-camino. Finalmente, luego de declarar la obra de interés nacional en 1992, y de fracasar sucesivos intentos de construcción, se convocó a un proceso de "data room" que finalizó en 1997 con la adjudicación de la obra al consorcio Puentes del Litoral SA., integrado por Impregilo-Iglys, Hochtief, Benito Roggio e Hijos, Sideco- Iecsa, Techint. En 1998 empieza la construcción. La inauguración está prevista para el año 2002.

La entidad responsable de este nexo es la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones. El Comité Técnico está integrado por un representante de la Provincia de Santa Fe, uno de la Provincia de Entre Ríos, y otro de la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones de la Nación.

La concesión es por la construcción, mantenimiento y explotación de la conexión por un periodo de 25 años. El tipo de contrato es de concesión por sistema de peaje y subsidio. El costo de inversión de las obras está estimado en 350 millones de dólares. De ellos, reciben un subsidio estatal de 207 millones (compuesto de 187 millones de la Nación y 10 millones de cada una de las provincias) y un aporte empresario 143 millones. El costo incluye las obras del puente, expropiaciones y construcción y equipamiento.

COSTOS DE LOS PROYECTOS Y PARTICIPACION DE ACTORES (en millones de dólares)

Proyecto	Costo total estimado	Participación		
		Estado Nacional	Provincias	Privado
Santo Tomé-São Borja	31,45	16 (8 cada país)	-----	15,45 11
Rosario-Victoria	350	187	20 (10 cada Provincia)	143

PROYECTOS Y PARTICIPACION DE ACTORES

Proyecto	Estado Nacional	Estado Provincial	Privados	Organismos Internacionales
Santo Tomé-São Borja	Inversión en obra Comisión Binacional Expropiaciones Accesos Estudios previos	Estudios previos (Río Grande Sul) do	Construcción puente Mantenimiento puente Explotación puente Obras y explotación de actividades complementarias	Financiación
Rosario-Victoria	Inversión en obra Comisión del Puente Estudios previos	Inversión en obra Comisión del Puente Estudios previos	Obras y explotación de actividades complementarias	Financiación

Reflexiones finales

El modelo industrialista fordista tuvo su propio sistema de transporte y ambos configuraron patrones de localización, interacción espacial y estructuración territorial con una lógica determinada, de la misma manera que el postfordismo o modelo de la economía flexible impulsado por las nuevas tecnologías y los cambios globales de la economía, están acompañados por una transformación sustancial en los sistemas de transporte,

telecomunicaciones y redes informáticas. Esto crea nuevos patrones de localización, y una nueva lógica territorial.

Históricamente la fluidez del territorio ha sido garantizada por la acción del Estado que principalmente a partir de la creación de infraestructura (sistemas de ingeniería vinculados al transporte y comunicaciones) viabilizó el movimiento de flujos: mercaderías, capitales e información. Actualmente, esa fluidez queda reforzada y ampliada por ciertas políticas y normas implantadas por los gobiernos. El programa de privatización de empresas públicas por ejemplo, está promoviendo un ingreso masivo de inversiones extranjeras directas. La participación activa del sector privado es planteada como y, de hecho, el sector empresarial, y especialmente el correspondiente a las grandes empresas, ha tenido ya un rol bastante activo en el proceso integrativo.

Los flujos de inversiones operados a partir de empresas, privilegian las grandes metrópolis -São Paulo, Buenos Aires- y en menor medida algunas ciudades regionales -Curitiba, Porto Alegre, Córdoba- reforzando las jerarquías y polarizaciones espaciales. Los territorios y núcleos urbanos localizados próximos a las fronteras pocas veces son afectados por esos flujos.

Esa desigualdad puede aun crecer cuando se superpone la inserción previa que cada área tiene en el cuadro regional de su respectivo país. En ese sentido, al estudiar el caso de la Provincia de Corrientes y del Estado de Río Grande do Sul en Brasil, se visualizan las diferencias sustantivas entre ambos: frente a una importante integración socio-económica de Río Grande do Sul en la dinámica nacional, vemos un marcado aislamiento de Corrientes en el contexto económico de la Argentina

La repercusión que pueden tener los flujos esparcidos desde los centros metropolitanos no será igual en cada caso, conforme a la integración diferenciada en el espacio nacional ¹².

Así como este proceso de transformación acelerada de globalización y modernización vía integración no es homogéneo, tampoco lo es sobre los territorios y sociedades, donde aparecen regiones, sectores sociales y sectores productivos que se modernizan, que se incorporan al sistema de relaciones económicas y culturales a nivel mundial, que en términos reales se integran con economías vecinas, y regiones, sectores sociales y productivos que quedan excluidos de este proceso.

Tanto los Grandes Proyectos de Infraestructura como los Proyectos de la Reconversión Económica, se plantean como un importante factor de desarrollo regional. Ejemplo de esto podemos encontrar en las hidroeléctricas, formuladas con propósitos múltiples, en donde la generación de electricidad constituye uno de los tantos objetivos que entre otros juegan un rol prioritario. Con el tiempo demostraron ineficiencia como medio para lograr los objetivos de "desarrollo regional", disparadores, ya que priorizaron objetivos externos a la región, en la práctica primó la subordinación de los objetivos regionales a uno sólo, la generación de energía hidroeléctrica para satisfacer la demanda localizada fuera de la región, en el caso por ejemplo de El Chocón.

En los proyectos analizados, también se presentan objetivos vinculados al desarrollo regional. Sin embargo, en la formulación de los proyectos no hay nada que sostenga este objetivo.

La infraestructura de transporte está íntimamente ligada a la competitividad locacional del espacio geográfico. Pero si bien la infraestructura de transporte es un factor necesario, no es suficiente para asegurar el desarrollo de un territorio. La relación transporte-territorio tiene efectos significativos sobre la competitividad pero las obras de infraestructura no producen por sí solas un proceso de desarrollo, y tampoco éste puede darse sin aquellas. Se trata de ambas cosas al mismo tiempo, lo que implica una visión global y territorial del problema.

Asimismo, el transporte es el productor de efectos externos. Cualquier acción en un modo o medio de transporte afecta al resto de los modos o medios, y por extensión, al conjunto del sistema territorial. Ello obliga a una intervención del Estado para regular que estos efectos no desequilibren negativamente los objetivos previstos.

En relación al tema específico del transporte y a las transformaciones globales que se operan, es importante señalar que el tratamiento particular de los subsistemas por modos debe ser posterior al tratamiento del sistema en su conjunto, al diseño de una red intermodal, que tome al sistema de transporte como un elemento que apoye al desarrollo de las actividades sociales, económicas y se inscriba en políticas de interés para la región en su conjunto, no para actores (internos o externos) o regiones determinadas.

De todas maneras cabe aclarar que cuando se habla de beneficios para la región, están vinculados a la generación, retención y distribución de la riqueza social al interior de la región, entre distintos actores sociales

En la actualidad no existe un plan estratégico global del transporte en la región que sintetice las políticas sectoriales existentes y permita contar con un marco de referencia y de orientación integrada de la gestión para dar respuesta a las necesidades de un moderno sistema de transporte. Se han introducido políticas de desregulación, concesiones, privatizaciones e inversiones pero sin apuntar a un nuevo modelo que incluya una planificación integrada y estratégica del transporte dentro de una política regional en el marco de la integración.

Otro elemento a destacar es la contradicción entre el discurso acerca de la participación estatal en la gestión de estos nuevos proyectos. Los Estados participan como viabilizadores de los mismos no solamente generando los marcos institucionales y legales, sino también con inversiones directas e indirectas que posibilitan la materialización de los mismos.

Las características de las obras, ambas de más de 50 años de historia, se fueron definiendo de acuerdo a la demanda del capital privado, a la rentabilidad del inversor, no a las necesidades de las sociedades que finalmente son las que reciben estas implantaciones. Y no solamente las características constructivas y tecnológicas, sino las que definen que va a circular por dichas conexiones.

Se han implementado distintos mecanismos para bajar los costos de la inversión y posibilitar la materialización de los proyectos. Así es que, en el caso del Puente Santo Tomé - Sao Borja, por ejemplo, los materiales para la construcción, que en un principio, debían adquirirse en Argentina y Brasil, pudieron proceder de donde la empresa quiso. Se han realizado desapropiaciones de las áreas para las instalaciones ferroviarias. Se han realizado en Río Grande do Sul, con financiamiento propio, los estudios de pre-viabilidad económica-financiera del puente. La Secretaría de Obras y Servicios Públicos ofreció su personal.

Asimismo, para ganar en rentabilidad de las obras, en todos los casos se ha permitido la realización de obras complementarias, para actividades comerciales, turísticas, etc.

Sin embargo, no se ha previsto la participación estatal en el caso que los ingresos superen las previsiones, así como tampoco la reformulación de las tarifas de peajes en tales casos.

Finalmente, y siguiendo con el cruce internacional, si bien no se ha garantizado el tránsito mínimo, se ha limitado la posible competencia del cruce, que en caso de existir debería ser compensada con la ampliación del plazo de la concesión o la renegociación del cuadro tarifario

13.

Otra cuestión importante de destacar es que las tarifas del peaje fueron fijadas por los consorcios participantes en los procesos de licitación. En los estudios de base no se hace referencia a la necesidad de ponderar las ofertas desde el punto de vista del concedente.

Como se puede observar, en ambos casos, se han flexibilizado los mecanismos de gestión de manera de adaptarlos a los requerimientos de rentabilidad de los inversores privados, independientemente de las demandas regionales que dieron origen a los proyectos formulados.

Lo anteriormente analizado, conduce a la formulación de otros interrogantes, ¿Justifica el incremento del comercio la proliferación de proyectos de tal magnitud? ¿Porqué hay proyectos que se pueden concretar recién en esta etapa, luego de medio siglo de demandas? ¿Cuántos de estos proyectos se deciden desde el concesionario, desde el ente financiero, y cuántos desde los intereses de la región? ¿El Transporte, en este marco, puede responder totalmente a las leyes del mercado de libre competencia? ¿Cuál es el punto en el cual el Estado debe intervenir como prestador de servicios de transporte o entregar la construcción y/o operación bajo subsidios explícitos?, ¿Cuál es el umbral a partir del cual el Estado debe participar como planificador estratégico, introductor de procesos de evolución del sistema mediante mecanismos de coordinación y concertación?, ¿Pueden medirse los efectos de los nuevos proyectos solamente desde el punto de vista de la rentabilidad económica o eficiencia en la circulación de bienes?

Y además, ¿cuál es el Plan diseñado para la región?, ¿quiénes son los beneficiarios? ¿cuál es la política de ordenamiento territorial y cómo se pretende que el transporte contribuya a ella?, los proyectos finalmente ejecutados ¿obedecen a un plan general o se basan en criterios de rentabilidad empresarial o de ingreso público?

Citas:

¹ Pérez Carlota, 1986 y Lipietz-Leborgne, 1994.

² Ver Elsa Laurelli, "Los Grandes Proyectos: las políticas del Estado y la respuesta local en la transformación del territorio. Una aproximación metodológica", en Grandes inversiones públicas y espacio regional. Experiencias en América Latina, Alejandro Rofman, Elsa Laurelli, Fernando Brunstein y Alicia Vidal, (comp.), CEUR, 1989, Buenos Aires.

³ Hiernaux Nicolás, Daniel, "Inversión y desarrollo regional: el caso mexicano" en Alejandro Rofman, Elsa Laurelli, Fernando Brunstein y Alicia Vidal, (comp.), 1989 op.cit.

⁴ Informe de avance de la Escuela de Negocios, Universidad Nacional de Córdoba, agosto 1994.

⁵ Se plantea también como parte de los ejes Buenos Aires-Sao Paulo y Montevideo-Asunción.

⁶ El BID-INTAL en un informe elaborado en 1990, calcula el incremento de los costos del viaje entre Buenos Aires y Sao Paulo del 5,5% por día por la congestión de dicho nexo.

⁷ En el estudio de previabilidad se considera que derivarían a Santo Tomé-Sao Borja el 36 % del tráfico comercial de Uruguayana-Paso de los Libres y el 10 % del tráfico de Puerto Iguazú-Foz de Iguacú. Con esta hipótesis, la proyección de tráfico existente, generado y derivado, presentan estimaciones de tránsito, para el año de inicio de operación, de base 150 mil vehículos livianos fronterizos (120 a 170 mil pesimista y optimista respectivamente), 25 mil vehículos livianos turísticos (20 y 30 mil respectivamente), y 80 mil camiones (65 mil pesimista y 90 mil optimista). Cabe aclarar que el puente Paso de los Libres-Uruguayana no cobra peaje.

⁸ Se ha incluido la realización de los trámites y pagos de las expropiaciones necesarias inclusive destinadas a futuras obras ferroviarias, los centros de frontera en ambos países e infraestructura en áreas de uso público.

⁹ Reducido el Impuesto al Valor Agregado en Argentina (21%) y las inversiones que deben cubrirse con equity y con deuda ascienden a 12,3 millones.

¹⁰ El puente principal se construye atirantado de 550 metros de luz total.

¹¹ El costo se ve reducido por el IVA en la Argentina

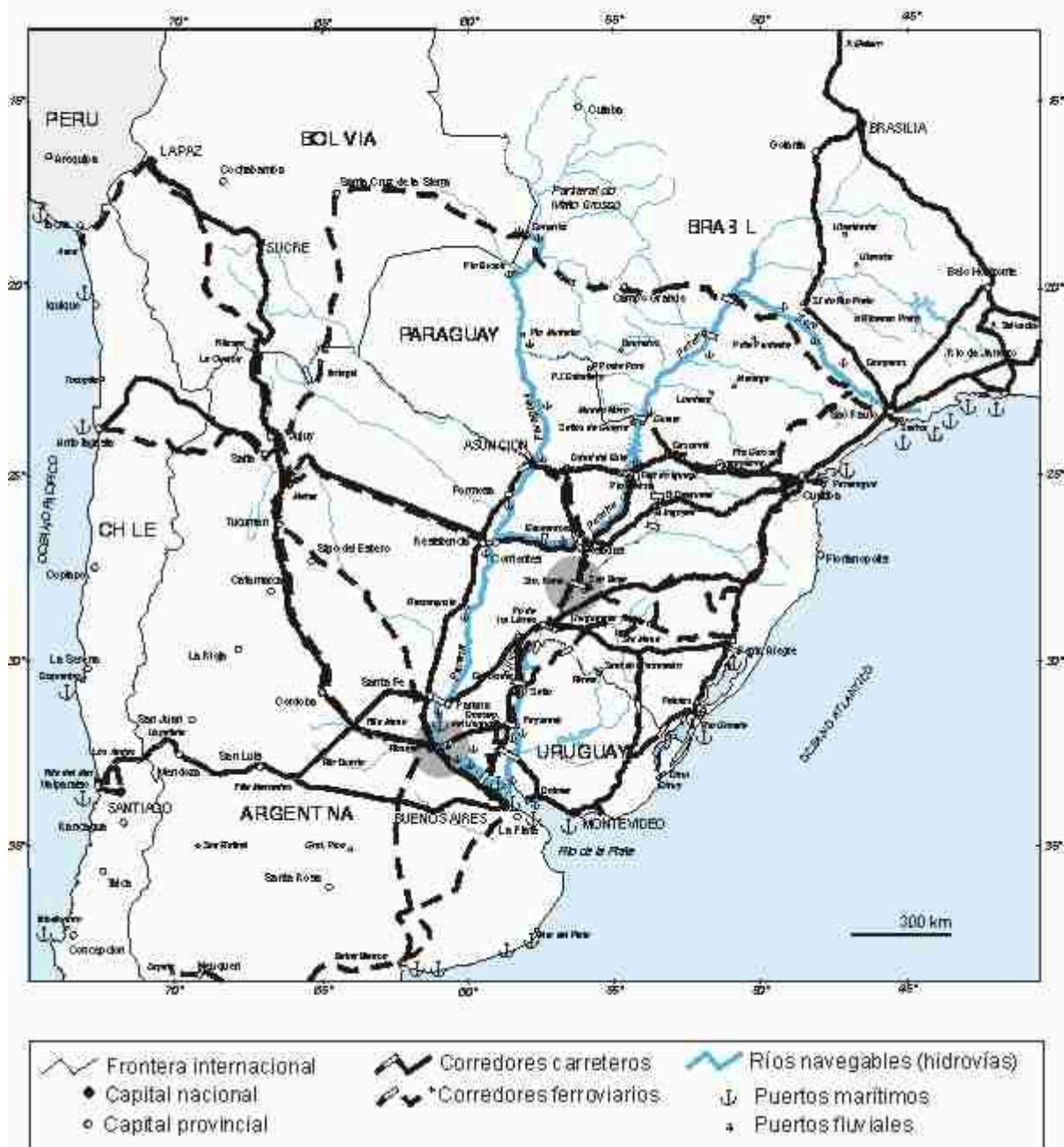
¹² Así Milton Santos señala que la importancia del movimiento y la relativa desaparición de las distancias (para los conductores de flujos importantes) permitirá a algunos creer en la homogeneización del espacio. En verdad, el espacio se torna más diversificado y heterogéneo, y la división tradicional en regiones crece, produciendo vectores de modernidad y regulación. Milton Santos, Técnica, espacio y tiempo, Hucitec, Sao Paulo, 1994.

¹³ En caso de construirse un puente en las proximidades de Santo Tomé - São Borja, en un radio de 100km.

LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA REESTRUCTURACION ECONOMICA

Puentes Santo Tomé - São Borja y Rosario - Victoria

Elaboración M. Schweitzer, 2000



Bibliografía:

- Construyendo el País N°8- Marzo 1999. Año 2
- Diario "La Capital de Rosario " 23/9/98.
- Escuela de Negocios, Universidad Nacional de Córdoba, Informe de avance de la, agosto 1994.
- Gatto, F., "La integración fronteriza en el proceso del Mercosur. Reflexiones a partir del caso del Río Uruguay", en Frontera, integración y después...El desarrollo regional integrado: un aspecto específico de la integración nacional. CIESU-FESUR, Montevideo, Uruguay, 1991.
- Laurelli, E., "Los Grandes Proyectos: las políticas del Estado y la respuesta local en la transformación del territorio. Una aproximación metodológica", en Grandes inversiones públicas y espacio regional. Experiencias en América Latina, A. Rofman, E. Laurelli, F. Brunstein y A. Vidal, (comp.), CEUR, 1989, Buenos Aires.

- Laurelli, E.; Montaña, E.; Schweitzer, A. y Schweitzer, M.. "Los escenarios de la integración: sociedades y territorios involucrados en América Latina en su relación con la Cuenca del Pacífico" en Libro Colectivo del VI Congreso Internacional de la Federación Internacional de Estudios sobre América Latina y el Caribe "América Latina y los países de la Cuenca del Pacífico", Taipei, Taiwan, junio de 1995.
- Laurelli, E., Schweitzer A y Schweitzer, M: «Integración y territorio: ¿una nueva geografía para la Argentina?. En CASTAGNA, Alicia; ROFMAN, Alejandro y WOELFLIN, Ma. Lidia Las economías regionales y sus respuestas a los desafíos del MERCOSUR,CEUR-Instituto de Investigaciones Económicas de la Escuela de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de la Universidad Nacional de Rosario, Ed. Homo Sapiens, Rosario, Argentina, 1996.
- Lipietz, A. y Leborgne, D. El posfordismo y su espacio. En Realidad Económica Nº 122, Buenos Aires, 1994.
- Perez, C. "Revoluciones tecnológicas y transformaciones socio-institucionales", en Cragnolini, A (Comp.), Cuestiones de política científica y tecnológica, Seminario Jorge Sábato, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1986.
- Rofman, A y Russo, C. "Nuevo Paradigma tecnoeconómico y el proceso de globalización y regionalización". En Revista Interamericana de Planificación, SIAP, Volúmen XXVII, Nº106, 1994.
- Santos, M., Técnica, espacio y tiempo, Hucitec, Sao Paulo, 1994.